

Notat

Dato: : 11.04.17

Til : Hordaland fylkeskommune v/Tor Harald Rødseth

Fra : Turbuss Vest AS

**Sak: SAK TIL FYLKESUTVALGET OM SØKNAD OM NYTT RUTELØYVE FOR
TURBUSS VEST AS – IKEABUSSEN – VEDRØRENDE KRAV TIL ANVENDT
BUSSMATERIELL**

1. Bakgrunn

Turbuss Vest AS har vunnet kontrakt med Ikea for drift av shuttle-buss mellom Bergen og Ikea. Det ble som følge av dette søkt om ruteløyve for strekninga Bergen sentrum – Nyborg (IKEA-bussen). Saken ble behandlet i utvalg for miljø og samferdsel 15.03.2017 der det ble fattet vedtak om utsetting av saken til neste møte.

Bakgrunnen for utsettelsen er så vidt vi er kjent med at det ble satt fram forslag om å stille krav til utslippsteknologi. Av saksframlegget leser vi at det i forslaget til innstilling er stilt følgende vilkår: «Vognmateriell som vert nytta i drifta skal ha Euro VI-motor».

Turbuss Vest mener at det ikke er lovhjemmel for å stille denne type vilkår til et ruteløyve. Spørsmålet reiser også en rekke samfunnsøkonomiske og miljømessige aspekter som bør belyses nærmere.

Turbuss Vest har et sterkt miljøfokus og vil ved nyinnkjøp av busser alltid gå for den nyeste utslippsteknologi, per i dag Euro VI. Det er imidlertid en betydelig forskjell på å stille krav til nytt materiell og å pålegge utskiftning av eksisterende materiell.

Vi vil i det følgende belyse så vel den juridiske adgang til å stille slike vilkår, samt de øvrige konsekvenser av det foreslåtte vilkår.

1. Løyvemyndighetens adgang til å sette et slikt vilkår for ruteløyver

Turbuss Vest stiller spørsmål ved om løyvestyresmakten juridisk sett har anledning til å oppstille vilkår som eksempelvis stiller krav om en bestemt Euro-klasse på samtlige busser som skal nyttes under løyvet.

Etter yrkestransportloven § 11 framgår det at «*Løyvestyresmakta kan setje vilkår for det einskilde løyvet*».

I forarbeidene til loven presiseres det hvilke vilkår som kan stilles: «*Departementet understrekar at vilkår sette med heimel i denne paragrafen må ha sakleg samanheng med den funksjonen det einskilde løyve er meint å skulle fylle.*»

Spørsmålet blir da hvilke vilkår som kan anses å ha saklig sammenheng med den funksjonen det enkelte løyvet er ment å fylle.

I rundskriv N2-2013 er det gitt nærmere føringer for behandling av løyvesøknader. Departementet har her særlig omtalt adgangen til å sette vilkår for løyver. Det inntas her et utdrag fra rundskrivet (vår understreking):

«På bakgrunn av meldinga og Stortinget si handsaming av saka, samt departementet si praktisering av Rundskriv N-5/2001, skal behovsprøvinga ved søknad om ekspressbussløyve avgrensast til berre å gjelde i høve til lokale bil- og båtruter som inngår i det fylkeskommunale tilskotsansvaret. Behovsprøvinga vil såleis gje høve til å setje vilkår om avgrensing av- eller forbod mot lokaltrafikk eller påleggje andre vilkår for ruta, som tek omsyn til lokal kollektivtransport. Fylkeskryssande rute som heilt eller i det vesentlege utfører lokal funksjon vil i samsvar med dette kunne verte nekta oppretta. Det vil og kunne påleggjast vilkår for å ivareta overordna funksjonar, som bruk av særskilte traséar, trafikknutepunkt, takstsamarbeid m.v. Det skal stillast vilkår om at materiellet skal ha tilgjenge for funksjonshemma, herunder rullestolbrukarar. Av omsyn til kravet om likehandsaming er det viktig at vilkår som blir sett av omsyn til lokaltrafikken blir praktisert likt overfor dei som får løyve. Eventuelle skilnader må vere grunngitt i saklege omsyn. Departementet legg til grunn at sakshandsamingstida for søknader om løyve for ekspressbussruter etter dette vil kunne reduserast både i fylkeskommunen og i departementet.»

Slik Turbuss Vest lesar dette angir rundskrivet en uttømmende oppstilling av hvilke typer vilkår som kan stilles innenfor ytrl. § 11. Rundskrivet presiserer slik Turbuss Vest lesar dette hva som har «sakleg samanheng med den funksjonen det einskilde løyve er meint å skulle fylle». Etter Turbuss Vest syn er det dermed ikke rettslig adgang til å oppstille et vilkår om bruk av bestemt motorteknologi da dette faller utenfor de typer vilkår som rundskrivet angir.

Departementets rundskriv N-2/2017 omtaler også adgangen til å sette vilkår til ruteløyver, da innenfor de samme rammer som angitt i N2-2013. Turbuss Vest finner at departementets gjentakelse av innholdet i adgangen til å sette vilkår underbygger de slutninger vi har trukket når det kommer til vilkår om motor, drivstoff og lignende. Rundskriv N-2/2017 kan leses her: https://www.regjeringen.no/contentassets/94ad69f15d24468089bcefd0b06e2185/n_2_2017.pdf

Videre vises det til at det nylig ble vedtatt en lovendring som åpner for at det kan stilles krav til lav eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/fylkeskommunane-og-oslo-kommune-kan-stille-miljokrav-til-drosjene/id2545069/>

Dersom lovens alminnelige hjemmel til stille vilkår (§ 11) hadde hjemlet denne type vilkår ville ikke en lovendring for drosjeløyver vært påkrevd. Det viser etter Turbuss Vest sitt syn at § 11 ikke hjemler slike vilkår og dermed at det for ruteløyver for buss per i dag ikke er hjemmel til å oppstille vilkår som omhandler utslippsteknologi eller lignende.

2. Nærmere om konsekvenser av krav om Euro VI for bussen

a. Miljø

Dette ruteløyvet gjelder for shuttlebuss som går i rute mellom Bystasjonen i Bergen og Ikea. Det er med andre ord tale om én buss, samt en reservebuss. Bussen er spesialtilpasset for formålet, med plass for reisene til å ha med varer fra Ikea. Det er med andre ord ikke tale om en turbuss som med letthet kan anvendes til andre formål.

Kontrakten med Ikea har en varighet på 2 år. Bussen som er tilpasset og tiltenkt denne kjøringen, samt reservebussen, har Euro V-motor.

Et krav om Euro VI ville medføre en unaturlig tidlig utskiftning av materiellet som igjen vil generere en miljømessig merbelastning for miljøet knyttet til produksjon og kassering.

Turbuss Vest ønsker å bidra til en mest mulig miljøvennlig busspark, men mener at dette må skje gjennom en naturlig utskiftningstakt der også miljøbelastning knyttet til produksjon og kassering tas hensyn til.

b. Økonomi

I anbud for offentlige oppdragsgiver (for eksempel Skyss) er det ikke uvanlig at det ved oppstart av anbudet gjøres innkjøp av busser dedikert til drift av anbudet. Dette kan langt på vei forsvares ved at det er kontrakter som løper i 8-10 år slik at man er sikret langsiktig anvendelse av materiellet. Turkjøring og andre oppdrag av kortere varighet (som Ikea-kontrakten på 2 år) inngår i en annen forretningsmodell der investeringer gjøres løpende etter materiellets alder og selskapets behov for mer kapasitet.

En utskiftning til Euro VI-buss for drift av Ikea-ruten vil bety at eksisterende buss må skiftes ut. Den alternative bruken av den noe spesielle bussen er begrenset.

En slik utskiftning ville også kreve en stor investering, sett i sammenheng med det begrensede oppdraget det her er snakk om og den begrensede varighet for kontrakten. I praksis ville det bli vanskelig å inngi tilbud på kontrakter med varighet på 2 år om man måtte ta høyde for at det ved etterfølgende løyvesøknad kan bli stilt krav som innebærer nyanskaffelse av materiell som i verste fall får en brukstid og avskrivningstid på 2 år. Kostnaden ville da uansett blitt betydelig og det kan stilles spørsmål ved om tilbudet ville blitt opprettholdt.

c. Praksis i andre anbud/løyver

Et krav om Euro VI på Ikea-bussen ville også representere et avvik fra praksis for øvrig i anbudskontrakter i Norge:

I det siste anbudet i Hordaland – rutepakke «Sunnhordaland» gjelder følgende krav:
«Motorar i alle bussar i anbodet skal vere av dei minst forureinande dieselmotorar som kan leverast frå aktuelle importørar i Noreg. Nye bussar skal minst tilfredsstillende avgasskrava til euro 6-norma eller betre. For brukte bussar kan euro 5-norma akseptast. Når det gjeld minibuss er kravet til nye bussar euro 6, og for brukte bussar minimum euro 4.»

Tilsvarende krav som sitert over gjaldt også for rutepakke «Hardanger/Voss». For offentlige anbud er det altså åpnet også for lavere euro-klasser. Det synes da noe betenkelig om man for privat ruteproduksjon oppstiller krav som går i motsatt retning.

Det kan også nevnes at det jobbes med å utarbeide en Norsk standard for busser. I arbeidsutkastet til denne standarden ligger følgende formulering inne:

«Alle nye busser skal tilfredsstillende Euro VI. Innen årstall XXXX skal alle busser brukt til rutekjøring innenfor byområder oppfylle kravet til Euro V og innen XXXX oppfylle kravet til Euro VI. Alle brukte bybusser skal etter 6 måneder fra innføring av denne standarden minimum tilfredsstillende Euro V og alle andre brukte busser tilfredsstillende Euro IV.»

I de øvrige ruteløyver for kommersielle ruter i Bergens-området som vi er kjent med er kravet til bestemte Euro-klasser begrenset til nyanskaffelser, slik at det ikke utløser krav om utskiftning av eksisterende materiell.

Hensynet til likebehandling tilsier etter vårt syn at ikke strengere vilkår skal anvendes overfor Turbuss Vest i dette tilfellet.

3. Oppsummert

Vi håper denne gjennomgangen har bidratt til å belyse saken og at kravet om Euro VI- motor kan begrenses til å gjelde nytt materiell som anskaffes, slik at nytt pkt. 2 i innstillingen kan lyde: «*Nytt vognmateriell som vert anskaffa skal ha Euro VI-motor*».